

SÉLEI ISTVÁN*

A Hámori Vasmű fejlődése 1810-től a kiegyezésig

A gyáralapító **Fazola Henrik**nek (1730–1779) két gyermeke volt, Frigyes és Borbála.

Fazola Frigyes (1774–1849) 1793-ban felvették a selmecbányai bányászati akadémiára. Tanulmányai végeztével a stájer, karintiai vasgyárakban dolgozott és megszerezte a vasfinomításhoz és acélgyártáshoz szükséges szakmai ismereteket.

Fenti ismeretek birtokában, mint képzett kohász tért haza. 1799-ben a Hámori Vasmű sáfára, 1800-ban ellenőre, 1805-ben pedig az általa felállított acélműhely prefektusa lett.

Már 1800-ban megindította acélgyártási kísérleteit, olyan speciális tanulmányokat folytatva, hogy az angol acélhoz – mely Európában elsőként elismert volt – hasonlót lehessen előállítani. Ezt, költséges kísérletei árán 1802 végére sikerült is. A nagybányai pénzverő intézet a működéséhez szükséges műszereket már Fazola Frigyes diósgyőri acéljából készítette.

1803. január 19-én elismerő levelet kapott a bécsi bányakincstár igazgatóságától, hogy acélkísérletei a szakhivatalok teljes meglegedését vívták ki, és biztatták további kutató munkára. Fazola és **Seitel** hámosmester segítségével ismertté tehetik a háromszor finomított fenyőjegyű acélon kívül a kétszer finomított, valamint rugóacélból készült mintákkal a diósgyőri acélt az egész országban.

Fazola Frigyes előbb bőséges vízfelhasználással alsósajói és dobsinai pörkölt vasköböl, illetve Péter-bányai és víztárai nyers pátvasköböl acélbucákat készített, majd frisselőtűzőn „stájer módra” finomított acélt állított elő.

Az acélhámor a kincstári tartozását kifizette teljes mértékben, de a magántartozásokból is sok ezret törlesztett. Fazola Frigyes apja minden adósságát törlesztette és zárolt részvényeiből 22 db-ot sikerült a kincstártól visszaváltania.

1808-ban a bécsi bányászati főhatóság a Fazola-féle diósgyőri acélt behatóbb vizsgálatnak vetette alá, és az a híres angol-acélhoz tökéletesen hasonlóknak találtatott.

Fazola Frigyes 1810-ben hosszabb időt töltött Bécsben. 1812-ben kísérleteit helybenhagyták és tovább folytatni rendelték.

József nádor az 1812. november 16-án kelt levelében megköszönte Fazola Frigyesnek a Nemzeti Múzeum részére küldött ajándék vasércet, saját készítményű finomacélt és kénnel depurált kőszénmintákat.²

1806-ban Napóleon elrendelte a kontinentális zárlatot az angol szigetország minden ipari és

* Az Országos Műszaki Múzeum Központi Kohászati Múzeuma, Miskolc-Hámor, Palota utca 22.

egyéb termékére. A kontinentális zárlat eredményeként angol acél nem jöhetett be az Európai szárazföldre. Így Fazola Frigyes 1809–1812-ig gyártott acélgyártmányait a bécsi udvar fölvitette Bécsbe.

1809-től Fazola országos hivatalt kapott. Székhelye Diósgyőrben maradt és ő lett a Hámori Vasmű igazgatója, emellett megbízták az alsómagyarországi bányakerület vasgyári felügyeletével is.

Fazola F. sikereit a vas árának emelkedése, a vaskonjunktúra tette lehetővé. Mindez a napóleoni háborúk eredménye volt.

Az acélt vagy nyersvasból, vagy kovácsolt vasból készítették ebben az időben. Az első a nyersacél, vagy „Mockacél”.

Ha az acéltól nyújthatóságot és rugalmasságot kívánnak, akkor az acélt kényelni kell, fehérítő állapotban átgyúrni, vagy lapkákba forrasztva egyneművé, homogénné tenni.

A másik acél az edzett cementacél, melynél a vashoz zárt edényben szénanyagot adnak. Ezt agyagból készült szekrényekbe (faszénhamuval, szaruforgáccsal együtt) rétegesen rakják, homokkal fedik, majd fehérizzásig hevítik.

1814-1815-ben Bécsben több gyáros, órás, műszerész véleménye szerint nem volt tökéletes a próbák eredménye. Használható volt az acél közönséges és finom eszközök, mint kaszák, reszelők, vágószerszámok gyártására, de finomabb eszközök, mint pl. órarugók, dísztárgyak gyártására nem lehetett felhasználni, mert tökéletlenül cementált, sok vasrésszel vegyült, a feldolgozásnál hólyagos, sok vöröstörést mutató, nem eléggé tiszta, nem jól hegeszthető, nincs szép fénye.

A cementacélt gyártó diósgyőri kemencét ezek után lebontották, a gyártást ott megszüntették.

Fazola Frigyes 1816-ban a tökéletesítéshez kőszéntüzéletes kemencéket kívánt beállítani. Kezdeményező lépéseket tett a diósgyőri vashámor műszaki berendezéseinek újjáépítésére is.

Fazola Henrik olvasztója Ómassán 1787-ig állt, majd a kiégések miatt újjáépítették, a gyenge vízierő miatt azonban a kohó üzemelése akadozott.

Frigyes 1803-ban elhatározta, hogy az apjénál kétszer nagyobb olvasztót épít Újmassán a Garadna alsó szakaszán, ahol a víz mennyisége és esése jobb. Az építéshez a saját maga által feltalált téglát használta fel.

Belső tűzálló falazatot agyagból és homokból készített. A nagyolvasztóhoz kisméretű öntőde, szénpajta, zúzóház, vaskőmérleg és pörkölőkemence tartozott. Az építkezés 1813. őszén fejeződött be.

Az új kohó 8-10000 mázsa nyersvasat olvasztott évente. A hámorok működését az évente többször jelentkező vízhiány nehezítette. Fazola Frigyes 1810-ben létrehozott egy 15 millió hektoliter befogadóképességű víztározót, a Hámori-tavat, a Garadna patak völgyzáró gátjának megépítésével.

A napóleoni háborúk befejeztével a vas- és acélkonjunktúra megszűnt, csökkentek a vásarak, a stájer vas- és acélgárakban nagyarányú túltermelés állott be.

A bécsi udvar az osztrák vas védelmében elhatározta a diósgyőri vasgyár felszámolását és Fazola félreállítását. 1817. közepén a diósgyőri vashámort a selmecbányai főkamagrófság közvetlen felügyelete alól átadták a Szomolnoki Bányászati Felügyelőség hatáskörébe. Részvényeit a kincstár eladásra kínálta, mind a 70 db-ot, majd leltározókat küldtek a vasműbe és Fazolát a rónici Kincstári Vasgyárba helyezték igazgatónak.

Fazola szerette volna a részvényeket megvenni, de ezt az uralkodó visszautasította. Ezek után **Vay Miklós** csendestársaként próbálta megszerezni azokat, de Bécs megakadályozta ebben is.

Fazola Rónicra való áthelyezése után 1817-ben **Gisztli Lőrinc** 1829-ig, majd **Vojta Elek** 1842-ig, **Ámon Károly** pedig 1867-ig volt a Hámori Vasmű igazgatója.

A Fazola Frigyes idején felgyülemlett nagy építkezési költségeket a jól jövedelmező gyár 1827-ig rendezte. Az 1828-tól emelkedő vásarak mellett évente 200-300 Ft osztalékot adtak 1-1 részvény után.

1840-ben Vojta a Szinva egy használatban lévő vízesésére 2 db nyújtóhámort telepített, majd 1834-ben megszerezte a Torna-megyei szilasszentandrasi és rákói vasércbányákat, vörös és agyagvaskővel.

Az 1848-49. évi szabadságharc idején a Hámori Vasműben szuronygyárat létesítettek. **Szemere Bertalan** belügyminiszter véleménye szerint a legcélszerűbb szuronyokat gyártották a honvédség számára.

1849. június 26-án a miniszter azt kívánta, hogy a napi 125 db szurony helyett 300-400 db szuronyt állítson elő a Hámori Vasmű és erre a célra a gyárba rendelte a környék mesterembereit.

A szabadságharc utolsó napjaiban a Görömbölytapolcán mulatozó három cári tisztet a hámori gyártelepen működő partizáncsoport foglyul ejtette. Az orosz vezénylő tábornok, kinek fivére volt az egyik tiszt, Miskolc és Diósgyőr bombázásával fenyegette meg a várost. A hámori partizánok szabad elvonulás ellenében adták ki a cári tisztet.

A szabadságharc leverése után iparunk fejlődése útjában az Ausztriával való teljes vámközösség és a függetlenség hiánya állt. Különösen acéltermelésben maradt el az ország a birodalom tartományaitól.

Az újmassai vasolvasztó működését zavarta a mindinkább jelentkező vízhiány. A társulati ülés 1851-ben elhatározta a nagyolvasztónál vízoszlopos fűtató felszerelését, ami 1853-ban megvalósult 13 118 Ft költséggel. Ezen fűtató kísérlet a Garadna vízmennyiségének hatalmas apadása miatt nem vált be.

A Hámori Vasmű faszéntüzelésű olvasztójával, nyújtóhámoiraival már elavult gyárnak számított az Angliában már gőzgépekkel hajtott fűtatók és a drága faszenet kiváltó kokszüzelésű kohókkal szemben.

A vasmű nem állta ki a modernebben felszerelt vasgyárakkal szembeni versenyt, amelyek már rendelkeztek kőszéntüzelésű kavaró és hegesztőkemencével, hengerművekkel és gőzgépekkel.

1859-től a Hámori Vasmű súlyos deficitel zárt, amelyet a társládától felvett kölcsönökkel, valamint a részvényesekre kivetett pótdíjakkal lehetett kompenzálni.

1865-ben a gyári adósság meghaladta a 100 ezer Ft-ot és az egész gyári komplexum becsértéke készletek nélkül mintegy 138 ezer Ft volt.

A vasmű válságának kezdeti szakaszán, 1859-ben felmerült a gyár értékesítésének terve a Tisza Vasúttársaság részére, melynek székhelye a miskolci pályaudvaron volt és a diósgyőri koroauradalom köszénbányáit is szerette volna megszerezni.

Tárgyalásaik eredménytelenek voltak, mert a bécsi pénzügyminisztérium elfogadhatatlannak tartotta feltételeiket.

Moshitz Márton rónici vasgyári igazgatót bízták meg a diósgyőri vasgyár teljes rekonstrukciójával. Moshitz 1861-ben kidolgozta rekonstrukciós tervét, benne az 5–6 sz. hámorok telepítését (áttelepítését) Alsóhámorba, a korszerűtlen öntöde és formázó helyreállítását. Korszerűtlen nyújtó és frissítőtűzek helyett a 4. sz. hámorban kőszéntüzelésű dupla kavaró-kemence és tartalékként egy sima kavarókemence felállítását tervezte egy faszéntüzelésű hegesztő kemencével.

Az egyszerű kavaró kemencét azért is javasolta Moshitz a rónici példa alapján, mivel a szén-gázpest a kikalapálásra, acélbocsok kévélésére kiválóan használható.

Ez a módszer a Hámori Vasműben eddig ismeretlen volt és Diósgyőrben való bevezetése semmilyen új berendezést nem kívánt. Moshitz javaslata a gyár teljes modernizálását magában foglalta. Tervei kivitelezése 100 ezer Ft-ba került volna. Ennek bejelentése után a 77 főrésztvényes bányakincstár és az 51, részvénnnyel rendelkező magánrészvényes kisebbség visszaretent.

A kincstár saját részvényei eladását határozta el árverés útján. A becsérték 138 213 Ft volt.

1865. június 1-én Bécsben az árverésen egyetlen vásárolni szándékozó sem jelent meg.

1865. december 18-án **Latinák Márton** vasgyártulajdonos és nagyvisnyói földbirtokos ajánlatot tett a diósgyőri vasgyár bérleti szerződésére.

1866. április 16-án a társulati ülés megkötötte Latinákkal a bérleti szerződést. Az kötelezte magát, hogy 15–20 ezer mázsa rúdvas gyártására alkalmas hengerművet épít Alsóhámorban. 1866. június 10-én pótnyilatkozatot tett, hogy a 10 ezer Ft-os térítést csak a 12. bérleti évben kezdi meg; a hengermű építési költségeit fizesse meg a gyár, vagy vonja le a bérleti viszony fennálló hátralékaiból.

A Hámori Vasmű utolsó szakaszában 191 munkást alkalmazott.

A kiegyezés után a második felelős Magyar Minisztérium rendezte a gyár adósságait és az átmént állami tulajdonba, hogy egy Diósgyőr területén felépítendő gyárba épüljön át.